



# Valtatien 12 parantaminen välillä Uusikylä–Tillola

Yleissuunnitelma | Hanke-esite | 2016

*Valtatie 12 on yksi Suomen tärkeimmistä poikittaisyhteyksistä sekä henkilöliikenteelle että elinkeinoelämän kuljetuksille. Se toimii merkittävänä raskaan liikenteen kuljetusreitteinä Länsi- ja Kaakkois-Suomen välillä sekä myös yhteytenä satamiin ja rajanylityspaikoille. Yhteysväli Lahti–Kouvola on keskeinen osa Salpausselän liikennekäytävää ja kuuluu Euroopan laajuiseen kattavaan liikenneverkkoon (TEN-T). Tien varressa on runsaasti teollisuutta ja tie toimii Lahden ja Kouvolan kaupunkiseutujen työmatkaliikenteen yhteytenä, joka näkyy vilkkaana arkiliikenteenä.*

*Valtatien 12 parantamisesta välillä Uusikylä–Tillola valmistui yleissuunnitelma vuonna 2010. Yhteysvälin kehittäminen otettiin uudelleenkäsitteilyyn vuoden 2012 Liikenne- poliittisen selonteon yhteydessä, jonka mukaan tulevaisuudessa ei ole nähtävissä rahoitusmahdollisuuksia aiemmin laadittujen suunnitelmien toteuttamiseen. Vuonna 2014 valmistuneen Lahti–Kouvola-yhteysväliä koskevan käyttäjälähtöisen palvelu- tasotilauksen ja hankkeen uudelleenarvioinnin perusteella todettiin, että vuoden 2010 yleissuunnitelmassa Uusikylä–Jokue-välille esitetyn pitkän uuden tielinjauksen tilalle on löydyttävä uusi kustannuksiltaan edullisempi ja hyväksyttävä vaihtoehto. Tältä pohjalta on laadittu uusi yleissuunnitelma, jossa nykyistä tietä hyödynnetään aikaisempaa enemmän. Ennen uuden yleissuunnitelman käynnistämistä Hämeen ELY-keskuksen ympäristövastuualue on päättänyt, että uudelle YVA-menettelylle ei ole tarvetta. Yleissuunnitelmassa ympäristövaikutusten arviointia on tarkennettu YVA:a vastaavalla tavalla ja uusilla lähtötiedoilla.*

*Valtatieosuus Uusikylä–Tillola (28 kilometriä) sijaitsee Päijät-Hämeen ja Kymenlaakson maakunnissa Lahden kaupungin ja Iitin kunnan alueella. Uudenkylän ja Tillolan välillä on laadittu samanaikaisesti ja samassa suunnitteluprosessissa kaksi erillistä yleissuunnitelmaa osuuksille Uusikylä–Mankala ja Mankala–Tillola. Suunnitelmaan sisältyy myös maantien 362 yhteydet Kausalan ja Iitin kirkonkylän välillä.*



Nykyistä tietä hyödynnetään Mankalassa. Havainnekuva Kouvolan suuntaan.

## Heikkotasoisin tiejakso Lahti–Kouvola-yhteysvälillä

Tiejakso on heikkolaatuisin Lahti–Kouvola-yhteysvälillä ja laatutaso vaihtelee paljon. Valtatie on poikkeuksellisen kapea ja tien linjaus on huono etenkin Arolan kylän, Sitikkalan jyrkkien kaarteiden ja Jokuen kohdilla. Tie läpäisee Kausalan taajaman. Ohittamismahdollisuudet ovat vähäiset ja vilkas raskas liikenne aiheuttaa liikenteen jonoutumista ja alentaa ajonopeuksia. Valtatien nopeusrajoitus on erittäin alhainen 50–60 km/h Arolan ja Kausalan kohdilla. Myös muualla on pitkillä osuuksilla 80 km/h nopeusrajoitus. Tiejaksoilla on runsaasti tasoliittymiä, jotka hidastavat päätien liikennettä. Kuljetusten kannalta ongelmallisin on Kausalan taajaman kohta ja sen vilkas kiertoliittymä sekä Arolan kohta. Liittyminen valtatielle on vaikeaa ja turvatonta, joka häiritsee paikallista liikkumista. Tien alhainen laatutaso vaikeutuu etenkin elinkeinoelämän kuljetuksia ja lisää liikenteen kustannuksia. Tie on häiriöherkkä ja liikenneonnettomuuksia tapahtuu usein. Käytettävissä ei ole kiertomahdollisuuksia ja siten onnettomuus viivästyttää aina kuljetuksia. Myös useat tasoliittymät aiheuttavat nopeusmuutoksia ja lisäävät onnettomuusriskejä. Valtatie 12 ei täytä Uudenkylän ja Tillolan välillä Suomen pääteille asetettuja palvelutasotavoitteita.

Valtatien liikennemäärät vaihtelevat 6 900 – 8 000 ajoneuvoon vuorokaudessa (KVL 2014). Raskaan liikenteen määrät ovat erittäin suuret ja niiden osuus kokonaisliikenteestä on 13 % eli noin 900 – 1 100 ajoneuvoa vuorokaudessa. Arkinen osuus on tätä suurempi (noin 17 %). Liikenteen on ennustettu kasvavan vuoteen 2040 mennessä 10 000 – 11 000 ajoneuvoon vuorokaudessa, joka lisää ongelmia entisestään.

Tarkasteltavalla tieosuudella tapahtui vuosien 2010–2014 aikana yhteensä 28 henkilövahinkoon johtanutta onnettomuutta, joissa loukkaantui 38 henkilöä. Kuolemaan johtaneita onnettomuuksia tarkastelujaksolla tapahtui kaksi, jossa kuoli kolme henkilöä. Lisäksi suunnittelualueella tapahtui 97 tilastoitua omaisuusvahinko-onnettomuutta. Tieosuuden turvallisuus on heikko, vaikka nopeusrajoituksia on alennettu useilla osuuksilla. Onnettomuustilasto on Mankala–Tillola-välillä 1,5-kertainen ja onnettomuustiheys kolminkertainen koko Suomen yksiajorataisiin valtateihin verrattuna. Ongelmallisia tiekohtia on Arolan ja Mankalan alueilla, Sitikkalan jyrkissä kaarteissa, Jokuen kohdalla ja tieosuudella Tillosta itään. Lisäksi Kausalan kiertoliittymässä ja Ravi- linnan kohdalla on tapahtunut runsaasti

onnettomuuksia. Liikennemäärien kasvu lisää etenkin liittymien onnettomuusris- kiä, koska liittyminen valtatielle vaikeutuu.

Nykyinen valtatie on pohjavesialueilla lähes koko osuudella Uudestakylästä Mankalaan sekä Kausalan itään Tillolaan. Suojaustarvetta on useissa kohteissa. Liikenne kulkee Kausalan taajamarakenteen läpi, josta aiheutuu liikenteen melu- ja viihtyisyyshaittoja asutukselle, mutta myös muualla tievariasutukselle aiheutuu haittoja. Lisäksi tie haittaa paikallista liikkumista etenkin Kausalan taajaman alueella ja Arolassa. Jalankulku- ja pyöräily on turvatonta tien kapeilla pientareilla Uudestakylästä Mankalaan ja Tillolan alueilla. Uudenkylän kohdalla sekä Jokuen ja Kausalan itäosien välillä on jatkuva jalankulku- ja pyöräilyverkosto.

Keskeisimmät palvelutasopuutteet liittyvät valtatieen laatutasoon, liikenneturvallisuuteen ja liikenteen ympäristöhaittoihin. Ne eivät ole ratkaistavissa ilman nykyisen tien kehittämistä.



Vaihtoehtotarkastelut – mahdollisuus vaiheittain toteuttamiseen

Suunnittelun yhteydessä tehtiin laajat vaihtoehtotarkastelut parhaan ratkaisun muodostamiseksi. Lähtökohtana oli löytää liikennepoliittisen selonteon mukaisesti aiempaa yleissuunnitelmaa edullisempi ja hyväksyttävä vaihtoehto tieosuuden kehittämiseksi. Tärkeänä lähtökohtana olivat myös vaiheittain toteuttamisen mahdollisuudet sekä käyttäjälähtöisyys.

Kaikissa vaihtoehdoissa valtatien parantamisen tavoitteena oli tien parantaminen keskikaiteelliseksi ohituskaistatieksi, jossa pääliittymät ovat eritasoliittymiä. Uudet eritasoliittymät sijoittuvat Hiisiin, Jokuen, Kausalan ja Tillolan kohdille.

Päävaihtoehtojen vertailua on tehty väleillä Uusikylä–Jokue ja Jokue–Tillola. Väleillä Uusikylä–Jokue päävaihtoehdot olivat eteläinen (aiemman vuonna 2010 valmistuneen yleissuunnitelman linjaus), keskimmäinen linjaus sekä pohjoinen linjaus. Lisäksi pohjoisen ja keskimmäisen linjauksen alavaihtoehtojen vertailua on tehty jaksoittain väleille:

- Uusikylä–Risala–Arola (vaihtoehdot 1, 4 ja 4E)
- Haarankylä–Mankala (vaihtoehdot 4A, 4D, 4B ja 4C ja 4E)
- Sitikkalan kohta (vaihtoehdot 6A ja 6B)
- Jokuen kohta (vaihtoehdot 7A, 7B ja 7C).

Jokuen ja Tillolan välillä vaihtoehtojen vertailua on tehty seuraavasti:

- poikkileikkaustarkastelut Jokue–Hiihtäjätie (2+2-kaistainen tie ja 2+1-ohituskaistatie).
- Hiihtäjätie–Tillola (2+2-kaistainen tie ja 2+1-ohituskaistatie sekä linjausvaihtoehto 5 ohituskaistatien poikkileikkauksella).

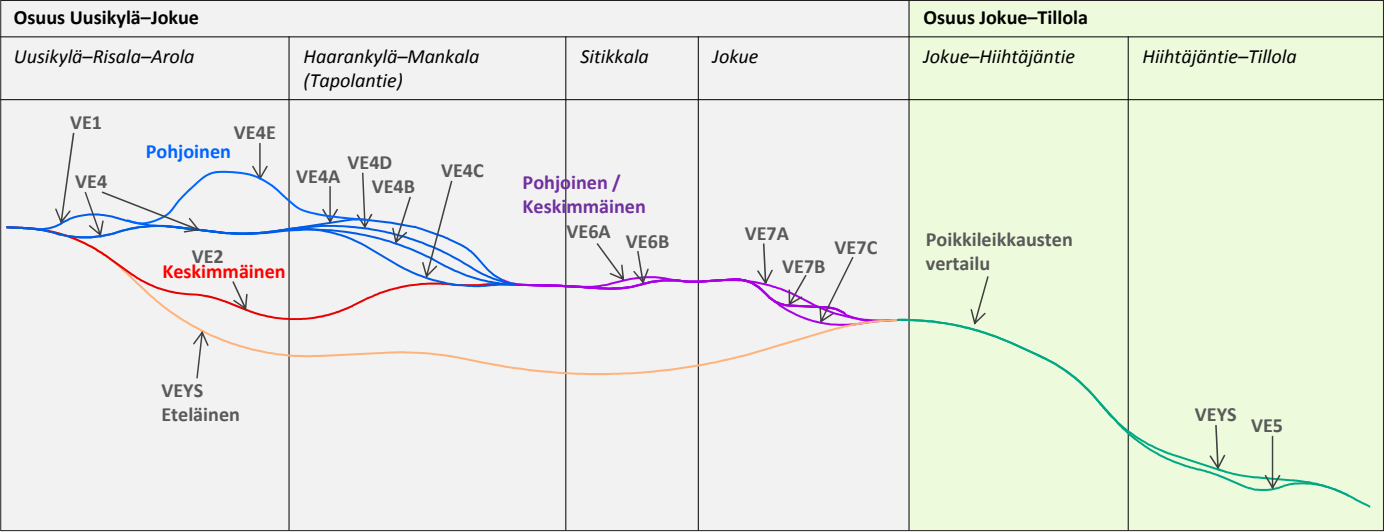
**Jatkosuunnittelun pohjaksi valittiin Uudenkylän ja Jokuen välillä pohjoisen vaihtoehto**, joka koostuu Uudenkylän ja Arolan välillä vaihtoehdosta 4, Haarankylän ja Mankalan välillä vaihtoehtojen 4D ja 4B yhdistelmästä, Sitikkalan vaihtoehdosta 6B ja Jokuen

vaihtoehdosta 7B. Valittu pohjoinen vaihtoehtoyhdistelmä on kustannustehokas ja se täyttää hyvin kaikki keskeiset palvelutasotavoitteet. Se on vaiheittain toteuttamisen kannalta selkeästi muita vaihtoehtoja parempi. Eteläinen ja keskimmäinen vaihtoehto ovat toteuttamiskustannuksiltaan kalliimpia kuin pohjoiset vaihtoehdot ja niitä ei ole mahdollista toteuttaa vaiheittain, vaan koko jakso pitäisi parantaa kerralla. Myöskään niiden ympäristövaikutukset eivät olleet vähäisempiä kuin pohjoisissa vaihtoehdoissa. Nykyisen tien parantamiseen perustuvat vaihtoehdot 4E ja 4A Uudenkylän ja Mankalan välillä karsittiin, koska ne sijoituivat pohjavesialueelle ja lähemmäs asutusta. Vaihtoehdoissa 4E ja 4A oli myös muita heikompia kustannustehokkuus alhaisemman nopeuden ja pidemmän ajomatkan takia.

taa kerralla. Myöskään niiden ympäristövaikutukset eivät olleet vähäisempiä kuin pohjoisissa vaihtoehdoissa. Nykyisen tien parantamiseen perustuvat vaihtoehdot 4E ja 4A Uudenkylän ja Mankalan välillä karsittiin, koska ne sijoituivat pohjavesialueelle ja lähemmäs asutusta. Vaihtoehdoissa 4E ja 4A oli myös muita heikompia kustannustehokkuus alhaisemman nopeuden ja pidemmän ajomatkan takia.

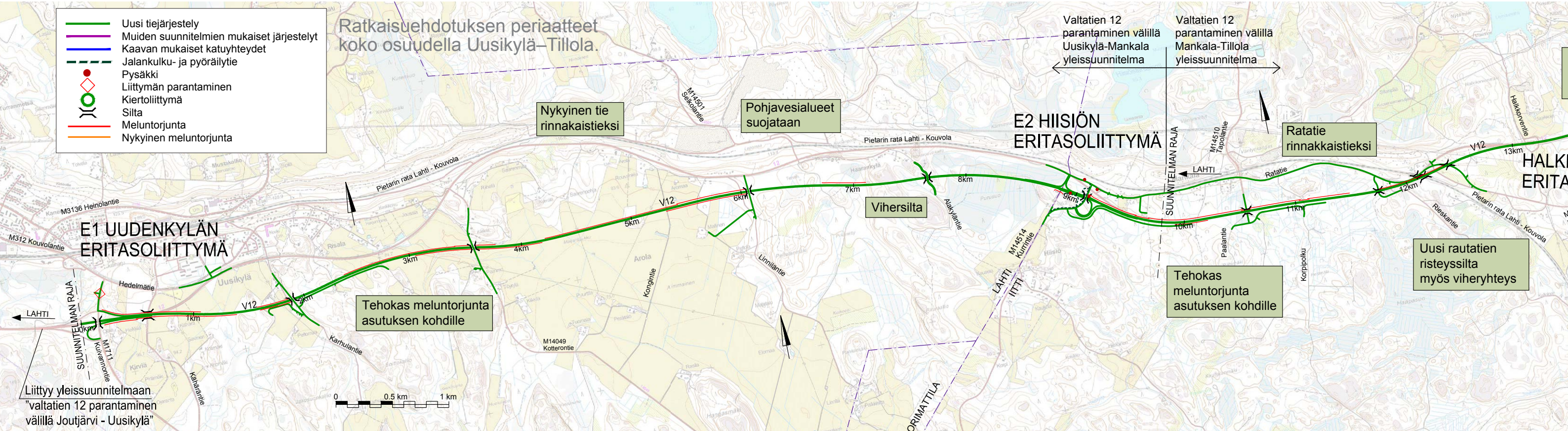
**Jokuen ja Tillolan välillä jatkosuunnittelun pohjaksi valittiin vaihtoehto 5**, koska se toteuttamiskustannuksiltaan edullisempi, kustannustehokkaampi ja vaiheittain toteuttamisen kannalta parempi kuin yleissuunnitelman 2010 mukainen ratkaisu. Myöskään muut vaikutukset eivät puolla yleissuunnitelmaratkaisua. Liikennemäärät eivät edellytä nelikaistaista tietä.

Vaihtoehtojen vertailun jaksot ja tutkitut vaihtoehdot.



Valtatie sijoittuu uuteen maastokäytävään Uudenkylän ja Mankalan välillä ja se voidaan parantaa vaiheittain. Havainnekuva Uudestakylästä Kouvolan suuntaan.

Valtatie ohittaa Kausalan pohjoispuolelta. Havainnekuva Kausalan eritasoliittymästä Lahden suuntaan.





Valtatiestä yhtenäinen, sujuva ja turvallinen – nykyisen tienvarren haitat poistuvat

Valtatie 12 parannetaan korkealuokkaiseksi ja laatutasoltaan yhtenäiseksi keskikaiteelliseksi ja eritasoliittymin varustetuksi ohituskaistatieksi noin 27 kilometrin matkalla tarvittavine tie-, katu- ja liittymäjärjestelyineen. Valtatien mitoitusnopeus on 100 km/h. Hankkeen periaateratkaisut ovat seuraavat:

- Valtatie parannetaan pääosin uuteen maastokäytävään nykyisen tien eteläpuolelle Uudenkylän ja Mankalan välillä sekä Sitikkalassa. Jokuen kohdalla valtatie linjautuu Kausalan pohjoispuolitse Tillolaan. Nykyistä tietä hyödynnetään parantamisessa Uudessakylässä, Mankalassa, Sitikkalan ja Jokuen välillä sekä Tillolasta itään.
- Uudenkylän eritasoliittymää parannetaan, Hiisiöön, Jokueen, Kausalan kohdalle ja Tillolaan tehdään uudet eritasoliittymät.
- Nykyisistä maanteista ja yksityisteistä sekä lyhyistä uusista yhteyksistä muodostuu paikallista liikennettä ja maan-

käyttöä palveleva yhdystietasoinen rinnakkaistie, jonka osia käytetään myös erikoiskuljetusten reittinä.

- Kausalan ja litin kirkonkylän välinen yhteys parannetaan uuteen maastokäytävään noin 4,5 kilometrin matkalla ja sen varteen toteutetaan jalankulku- ja pyöräilytie.
- Nykyiset yhteydet valtatie poikki turvataan yksityistiejärjestelyillä ja risteysiloilla.
- Valtatiellä valaistetaan eritasoliittymien rampit ja risteävät tiet sekä Jokuen kohta.
- Valtatielle tulee riista-aidat ja eläinten liikkuminen tien poikki varmistetaan Alakyläntien ja Suokannanantien vihersilloilla sekä muilla risteysilloilla. Sitikkalan risteysilta toimii myös vihersiltana.
- Meluvalleja, -seiniä ja -kaiteita rakennetaan valtatie varteen noin 21 kilometriä.
- Haarankylän ja Tillolan alueen pohjavesialueet suojataan.

sialueet suojataan.

- Väylät sovitetaan maastoon, ympäristöön ja maankäyttöön korkeatasoisella ympäristörakentamisella ja meluntorjunnalla.

Hankkeen arvioidut rakentamiskustannukset ovat 133,5 miljoonaa euroa (MAKU 110,6; 2010=100), josta lunastus-, korvaus- ja tietoimituskustannusten osuus on noin 1,7 miljoonaa euroa. Hankkeen hyöty-kustannussuhde on noin 1,1. Valtion ja kuntien välinen kustannusvastuu määräytyy kuntien ja valtion sopimien yleisperiaatteiden mukaan. Mahdollisia kustannusjakokohteita ovat valtatie 12 parantaminen uudelle linjaukselle Uudenkylän kohdalla Lahden kanssa ja uusi yhteys Kausalan ja litin kirkonkylän välillä litin kunnan kanssa. Kustannusjaon yksityiskohdat tarkentuvat tiesuunnitelman laatimisen yhteydessä.

Toteuttaminen vaiheittain – ongelmallisimmat jaksot parannetaan

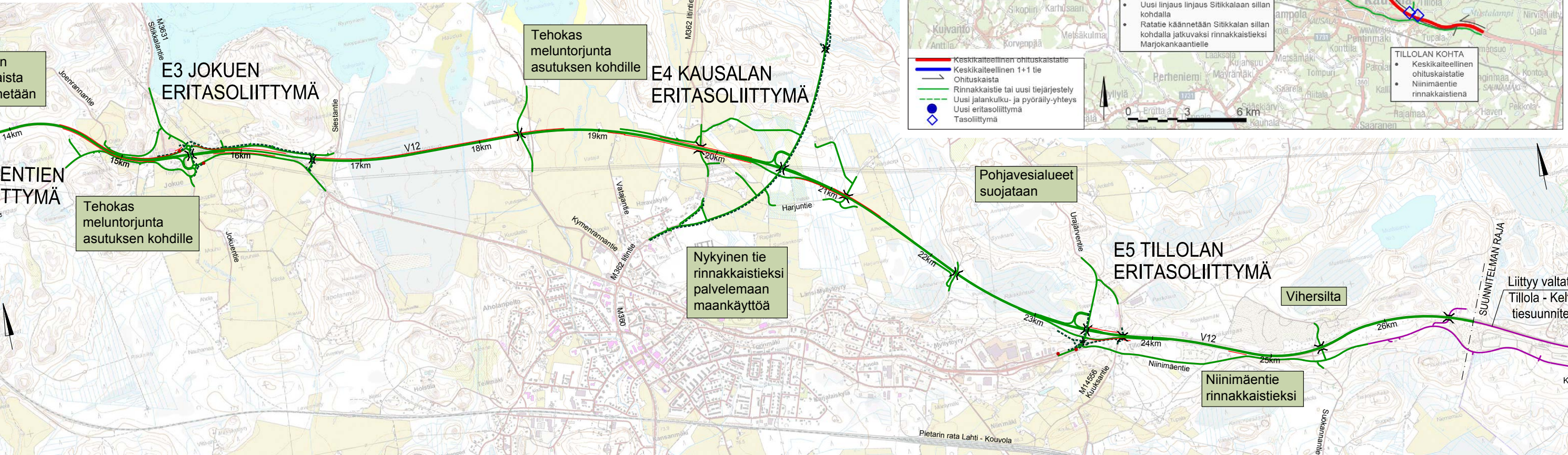
Ensimmäisen vaiheen toteuttamisratkaisuksi suositellaan tavoiteratkaisusta supistettua hankevaihtoehtoa, joka on toteuttamiskustannuksiltaan edullisempi (72 % tavoitetilanteen kustannusarviosa) palvelutasotavoitteiden toteutumisen suhteen vaikuttavampi ja kustannustehokkaampi kuin tavoitetilanteen ratkaisu. Sillä saadaan tieosuudesta yhtenäinen ja se vastaa erittäin hyvin käyttäjien tarpeisiin etenkin kuljetusten ja pitkämatkaisen liikenteen osalta. Lisäksi myös pohjavesien suojelun, asuinviihtyisyyden sekä jalankulun ja pyöräilyn osalta tavoitteet toteutuvat hyvin. Tiejaksolle muodostuu jatkuva rinnakkaistie, joka parantaa kuljetusten ennakoitavuutta tarjoamalla yhteydet mahdollisissa ongelmatilanteissa. Rinnakkaistie parantaa myös paikallisen liikummisen sujuvuutta ja turvallisuutta autolla, jalan ja pyörällä sekä vähentää estevaikutusta. Supistettu hankevaihtoehto tukee etenkin Kausalan alueen maankäytön kehittämistä. Se turvaa riit-

tävän palvelutason noin 15–20 vuodeksi. Supistetun hankevaihtoehdon kustannusarvio on noin 96,8 miljoonaa euroa (MAKU 110,6; 2010=100) ja hyöty-kustannussuhde on 1,3. Ensimmäinen vaihe sisältää seuraavat toimenpiteet:

- Uusikylä–Risala-osuus parannetaan nykyisellä paikallaan keskikaiteelliseksi 1+1-ajorataiseksi tieksi. Tien nopeusrajoitus on 80 km/h ja osuudelle ei tehdä muita toimenpiteitä. Se edellyttää erikoiskuljetusten johtamista Uudenkylän kautta nykyiselle valtatielle Arolaan.
- Arolan kohta ja Haarankylä–Mankala-osuus parannetaan keskikaiteelliseksi ohituskaistatieksi uudelle linjaukselle tavoitetilanteen mukaisine järjestelyineen. Nykyinen tie jää rinnakkaistieksi ja se kytkeytyy Hiisiössä tasoliittymällä uuteen tiehen.
- Mankala–Jokue-osuus parannetaan tavoitetilanteen mukaisesti osittain uudelle linjaukselle Sitikkalan kohdalla.

Ratatie muuttuu valtatie rinnakkaistieksi Hiisiön ja Sitikkalan välillä. Sillan kohdalle tehdään tarvittavat rinnakkaistiejärjestelyt.

- Jokuen kohdalla tehdään yksityistiejärjestelyjä ja järjestellään maanteiden tasoliittymiä. Kausalan sisääntulona toimii tasoliittymä Jokuen itäpuolella.
- Kausalaan tehdään ohitustie keskikaiteellisena ohituskaistatienä, Kausalan eritasoliittymä ja litintien (Kausala – litin kirkonkylä) uusi linjaus. Tillolaan tehdään porrastettu tasoliittymä.
- Tillolan itäpuoleinen osuus parannetaan keskikaiteelliseksi ohituskaistatieksi nykyisessä käytävässä. Niinimäentie muuttuu valtatie rinnakkaistieksi.
- Meluntorjunta ja tiejärjestelyt tehdään parannettavilla jaksoilla yleissuunnitelman mukaisesti.





## Kuljetuksille ja muille tienkäyttäjille turvalliset ja sujuvat liikenneolosuhteet – meluhaitat ja pohjavesialueet suojataan

Hankkeen toteuttaminen tukee valtatie 12 Lahti–Kouvola-yhteysvälin huonotasoisimman jakson kehittämistä palvelutasoltaan yhtenäiseksi asetettujen tavoitteiden mukaisesti. Parannettu valtatie tuo pitkäaikaisia vaikutuksia ja tarjoaa turvalliset ja sujuvat liikkumisolosuhteet pitkämatkaiselle ja paikalliselle liikenteelle sekä kuljetuksille. Myös keskeiset asuinvihiyisyyttä, maankäytön kehittämistä ja luonnonympäristöä koskevat ongelmat ja haitat lieventyvät etenkin Arolan ja Kausalan kohdilla. Hankkeen keskeiset vaikutukset ovat:

- Pitkämatkaisen henkilöauto- ja tavara-liikenteen sujuvuus ja mukavuus paranevat. Ajonopeuksien epäjatkuvuuskohdat poistuvat. Liikenteen häiriöherkkyys vähenee ja matka-ajat lyhenevät. Matka-aika lyhenee arki-liikenteessä noin kuusi minuuttia. Liikenne on nopeaa ja tasaista, koska osuudella on hyvät ja turvalliset ohitusmahdollisuudet. Tästä on hyötyä myös joukkoliikenteelle ja kuljetuksille. Kuljetusten matka-aika lyhenee lähes neljä minuuttia ja Kausalan kiertoliittymän poistuminen reitiltä sekä tien mäkisyyden vähentyminen parantaa kuljetusten taloudellisuutta.
- Liikennekuolemat vähenevät yli 80 % ja henkilövahinko-onnettomuuksien määrä noin 50 %. Kymmenessä vuodessa vältetään laskennallisesti 2,6 liikennekuolemaa ja vuosittain noin 2,5 henkilövahinkoon johtanut onnettomuutta. Lisäksi onnettomuuksien vakavuusaste pienenee, koska tielle toteutuu ajosuunnat erottava keskikaidede tai keskialue.

- Liikenteen häiriöherkkyys vähenee, kun koko välille muodostuu rinnakkainen tieverkko, joka on käytössä mahdollisissa ongelmatilanteissa.
- Uudenkylän taajama-alueita voidaan kehittää tekeillä olevan osayleiskaavan mukaisesti. Kausalan taajamaa voidaan kehittää maankäytön ehdoilla, kun valtatieliikenne siirtyy pois taajamarakenteesta. Iitin kirkonkylän alueen yhteydet päätieverkkoon ja Kausalan keskustaan lyhenevät ja sujuvoituvat.
- Paikallisen liikkumisen turvallisuus ja sujuvuus paranevat autolla sekä muilla kulkumuodoilla, kun nykyinen tie jää rinnakkaistieksi ja valtatie varteen muodostuu jatkuva jalankulun ja pyöräilyn yhteys. Myös Kausalan keskustan ja Iitin kirkonkylän välille muodostuu uusi jalankulku- ja pyöräily-yhteys.
- Pohjavesiin kohdistuvat riskit pienenevät oleellisesti, kun valtatie siirtyy pääosin pois tärkeiltä pohjavesialueilta ja uudelle tielle tehdään pohjavesisuojaus.
- Liikenteen haitat nykyisen tien varrelta Kausalassa ja Arolassa poistuvat. Tienvarsiasutuksen ympäristö rauhoittuu muillakin alueilla. Asukkaiden määrä yli 55 dB:n liikennemelueuella vähenee noin 550 asukkaalla eli yli 80 %:lla melualueella nykyisin asuvista.
- Uudessa maastokäytävässä valtatie muuttaa ympäristöä merkittävästi suhteessa nykytilanteeseen. Valtatie linjauksen välittömällä lähialueella on 9–10 asuin- tai lomarakennusta, joiden kohdalla uusi valtatie heikentää

asuinympäristön viihtyvyyttä. Valtatielinjauksen halkoo ja muuttaa Arolan ja Vatajan paikallisesti arvokasta maisemaa sekä Jokuen kylämaisemaa. Valtatie heikentää paikallisesti arvokasta Veittostensuon aluetta, mutta muutoin luontokohteisiin ei kohdistu merkittäviä haitallisia vaikutuksia. Yksi vapaa-ajan käytössä oleva asuinrakennus joudutaan lunastamaan Sitikkalassa. Jokuessa kolmen asuintalon kohdalla ei esitä esitetä meluntorjuntaa ja niitä ehdotetaan lunastettavaksi. Tien alle jää pelto- ja metsämaata, tiloja pirstoutuu ja kulkuyhteydet muuttuvat. Haittoja on lievennetty tarkentamalla tien sijaintia haittakohteisiin nähden, risteysliiloilla, tiejärjestelyillä, tilusjärjestelyillä, melusuojausilla ja korkealaatuaisella tieympäristöllä.

• Hanke lisää tiestön kunnossapitokustannuksia, mutta alentaa ajoneuvo-, aika-, onnettomuus- ja ympäristökustannuksia. Hanke on taloudellisesti kannattava ja sen hyöty-kustannussuhde on 1,1.

• Hanke parantaa elinkeinoelämän kuljetusten taloudellisuutta, joka tukee yritysten kilpailukyyn parantumista. Hankkeella on positiivinen työllistävä vaikutus ja se tukee myös maankäytön ja elinkeinotoiminnan kehittämistä alueella. Rakentamisen aikaisen työllistävän vaikutuksen arvioidaan olevan noin 1 500 henkilötyövuotta, josta välitön vaikutus on noin 900 henkilötyövuotta.

Valtatie parannetaan turvallisiksi ja sujuvaksi ohituskaistatieksi. Havainnekuva Haarankylästä Lahden suuntaan.



Jokuen eritasoliittymä palvelee Kausalan läntisenä yhteytenä.



## Yleissuunnitelman käsittely ja toteuttaminen

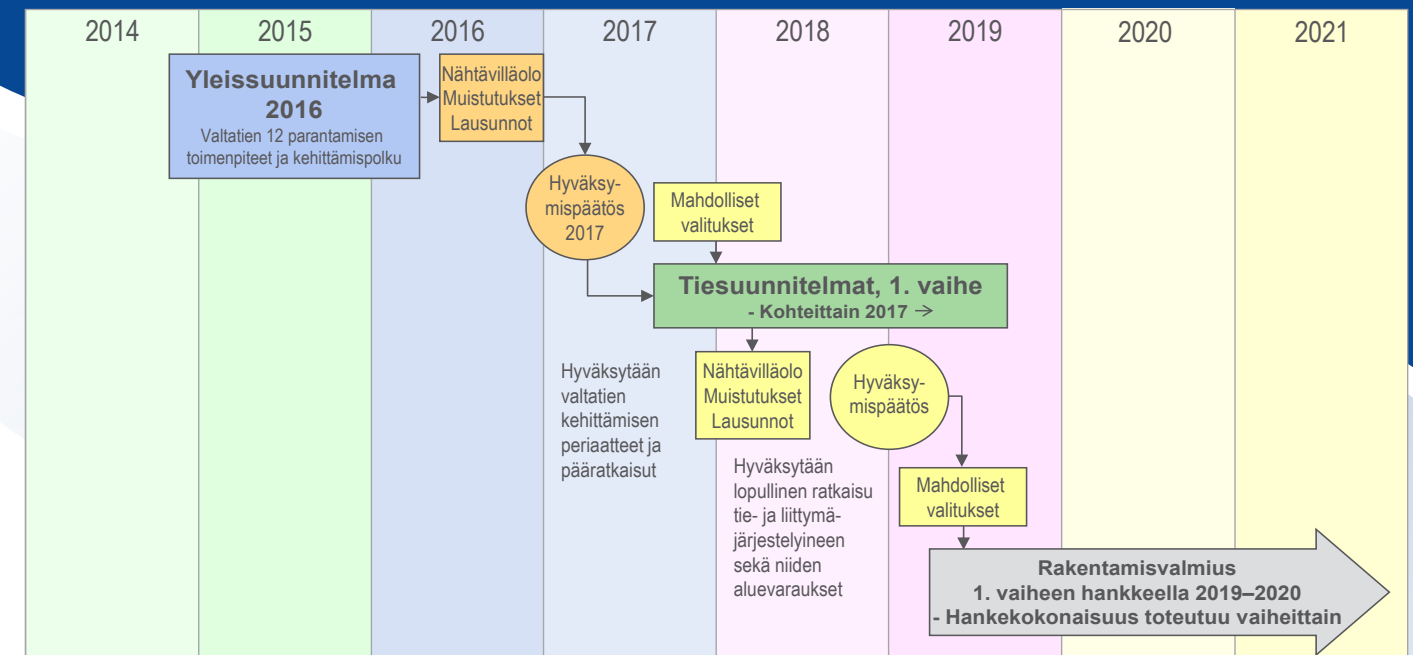
Yleissuunnitelmat ovat maantielain mukaan käsiteltäviä suunnitelmia, jotka Liikennevirasto hyväksyy. Uudenmaan ELY-keskus pyytää yleissuunnitelmista lausunnot Lahden kaupungilta ja Iitin kunnalta sekä muilta sidosryhmiltä. Yleissuunnitelma asetetaan yleisesti nähtäville alueen kunnissa 30 vuorokauden ajaksi, jolloin ne, joiden etua tai oikeutta suunnitelma koskee, voivat esittää yleissuunnitelmasta mielipiteensä.

Hyväksymispäätöksessä päätetään valtatie 12 parantamisen liikenteelliset ja tekniset periaateratkaisut väleillä Uusikylä–Mankala ja Mankala–Tillola ja ne ovat ohjeena hankkeen jatkosuunnittelulle. Niistä ei voi olennaisesti poiketa tiesuunnitelmaa laadittaessa. Hyväksymispäätös edellyttää, että yleissuunnitelma on yhdenmukainen alueen oikeusvaikutteisten maakunta- ja yleiskaavojen kanssa.

Ympäristövaikutusten arvioinnista annetun lain (YVA-laki) edellyttämä prosessi on tehty vuosina 2005 ja 2008 eikä uusi ole tarpeen. Ympäristövaikutukset on selvitetty yleissuunnitelmassa vähintään YVA:n edellyttämällä tarkkuudella.

Hankkeen toteuttaminen ei ole Liikenneviraston tai elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen toteuttamisohjelmissa. Tämän hetken käsityksen mukaan hankkeeseen liittyvien suurempien toteuttamiskokonaisuuksien rakentaminen alkaa

aikaisintaan vuoden 2020 jälkeen. Tiesuunnitelmien laatiminen ensimmäisen vaiheen toimenpiteistä pyritään aloittamaan mahdollisimman pian yleissuunnitelman hyväksymisen jälkeen.



### Lisätietoja

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus  
Opastinsilta 12 B, 00520 HELSINKI  
Ari Puhakka, puh. 0295 021 327  
etunimi.sukunimi@ely-keskus.fi

Kaakkois-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus  
Salpausselänkatu 22, 45100 KOUVOLA  
Juha Laamanen, puh. 0295 029 184  
etunimi.sukunimi@ely-keskus.fi

Konsultti:  
Sito Oy  
Tuulikuja 2, 02100 ESPOO  
Rauno Tuominen, puh. 020 747 6139  
etunimi.sukunimi@sito.fi

Hankkeen Internet-sivut ovat osoitteessa: <https://www.ely-keskus.fi/web/ely/ely-uusimaa-tiehankkeet>

[www.ely-keskus.fi](http://www.ely-keskus.fi)